

SCADTA: UNA UTOPIA HECHA REALIDAD

Cuenta Fritz Klein-vinculado a las minas de esmeraldas- que a su regreso a Colombia después de la I Guerra Mundial, trae en mente la idea de fundar una empresa aérea con hidroaviones para Colombia, intención que estuvo analizando con algunos inversionistas antes de viajar.

Al llegar a Barranquilla se reúne con miembros de la colonia alemana en el Club Barranquilla donde expone el proyecto, luego, debido a sus ocupaciones en las minas se desvincula y no vuelve a interesarse en el tema. Esto lo relata en su libro *Smaragde unter dem Urwald* para dejar claro de quién fue la idea original. A finales de 1.919 llega a Barranquilla el señor Werner Kaemmerer, de la Sociedad de Ingenieros de Alemania en calidad de representante de casas comerciales, quien toma atenta nota y encuentra en la ciudad el ambiente preciso para hacer realidad el proyecto.

En las tertulias se comenta la actividad en Cartagena de don Guillermo Echavarría Misas- de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea-CCNA-, quien busca terreno para su empresa de aviación.

En diciembre llegan las brisas que refrescan la ciudad y las festividades de fin de año alegran a sus habitantes y los llenan de optimismo. Una tienda-bar llamada La Victoria, situada en la esquina de la calle del Dividivi con callejón del Rosario, se convierte en centro de reunión de muchos barranquilleros y alemanes después de las horas de trabajo. En este sitio se reúne un grupo de personas que consta de cinco colombianos y tres alemanes, quienes en su entusiasmo deciden fundar una línea aérea, pero a diferencia de los señores de la CCNA que constituyen su aerolínea con accionistas que son empresas comerciales y algunas personas naturales, éstos lo hacen a título personal. Es posible que ni siquiera imaginaron lo que seguiría a esta descabellada idea.

El viernes 5 de diciembre de 1.919 se reúnen ante notario público para firmar la escritura de constitución que dice así en su comienzo: “Número dos mil trescientos setenta y cuatro (2.374). Constitución de la sociedad anónima denominada SOCIEDAD COLOMBO-ALEMANA DE TRANSPORTES AÉREOS. En la ciudad de Barranquilla capital del Departamento del Atlántico, República de Colombia, a cinco de diciembre de mil

novecientos diez y nueve, ante mí, Julio César Roca, Notario Público Segundo principal de este circuito y en presencia de los testigos señores, Víctor M. Rojas y Alejandro Zapata E., hábiles legalmente para serlo en este acto, comparecieron los señores Albert Tietjen, comerciante; Ernesto Cortissoz, banquero; Rafael María Palacio, comerciante; Cristóbal Restrepo J., comerciante; Stuart Hosie, comerciante; Werner Kaemmerer, ingeniero; Jacobo A. Correa, comerciante y Aristides Noguera, comerciante, de nacionalidad alemana el primero, quinto y sexto y de nacionalidad colombiana los demás, vecinos de Barranquilla excepción hecha del señor Kaemmerer, quien está de tránsito, obrando todos en propio nombre, mayores de edad, de mi conocimiento personal y dijeron que han convenido en constituir, como en efecto constituyen por medio del presente instrumento, una sociedad comercial anónima que será regida por los siguientes ESTATUTOS”:...El artículo 2 dice textualmente: “El objeto de la sociedad será la explotación comercial del ramo de transportes aéreos por medio de hidroaviones o cualesquiera otros aparatos apropiados a la navegación aérea de pasajeros, equipajes, correspondencia, etc. Y en general se ocupará de todo negocio lícito concerniente al expresado ramo de transporte aéreo”. El capital de la sociedad se fija en ochocientos (800.00) pesos oro legal, dividido en ocho acciones de cien (100.00) pesos cada una; una acción para cada socio fundador. Se nombra la Junta Directiva hasta el 1° de febrero de 1.920 constituida por todos los socios así: Albert Tietjen, Ernesto Cortissoz, Stuart Hosie y Aristides Noguera como principales. Rafael María Palacio, Jacobo A. Correa, Werner Kaemmerer y Cristóbal Restrepo, como suplentes. Como gerente de la Sociedad hasta el 1° de febrero de 1.920, fue nombrado Albert Tietjen con la suplencia de Stuart Hosie.

Los socios fundadores saben que con un capital tan exiguo no se puede iniciar una empresa de aviación, tan solo cinco días más tarde se reúnen nuevamente ante el Notario Segundo para modificar la escritura de constitución. El 10 de diciembre de 1.919 comparecen los socios para decir que de acuerdo al artículo 4 de la Escritura 2.374, van a aumentar el capital a cien mil (100.000) pesos oro legal, representados en mil (1000) acciones de cien (100) pesos oro cada una. Fue toda la diligencia. Firman la Escritura N° 2.411: Aumento de Capital de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos. Es éste el último acto oficial en el que se reúnen los socios fundadores.

Una vez escogen el tipo de hidroavión, el Junkers F-13 (alemán), se autoriza al señor Werner Kaemmerer a negociar con la fábrica en Alemania, quien debe presentarse ante el profesor Hugo Junkers en Dessau, como apoderado de la aerolínea barranquillera. La ocupación inmediata de los socios es promover la venta de acciones de la nueva compañía. Además, se dedican a la tarea de conseguir el lugar donde se puedan armar los hidroaviones, debe ser junto a un caño que desemboque en el río; no es difícil conseguirlo ya que algunos socios lo son también del Aserrió Veranillo situado casi en la desembocadura del Caño de las Compañías y cerca a la vía del tren a Puerto Colombia. Allí ceden un lote al que dan el nombre El Sitio de Veranillo para utilizarlo como taller y aeropuerto.

El 29 de enero de 1.920 se encuentra Werner Kaemmerer en la Flugzeugwerke.A.G., la fábrica del profesor Hugo Junkers. No es fácil para él este tipo de negociación ya que en la Alemania de la postguerra las transacciones con el extranjero deben hacerse bajo la supervisión de la Comisión Aliada de Control denominada Entente que al parecer actúa, algunas veces, de manera arbitraria. La correspondencia de la Junkers resume admirablemente los problemas que enfrenta Kaemmerer presionado por un lado, por los fabricantes y por el otro, por los socios de Barranquilla. Inicialmente quieren comprar cuatro aviones, pero al recibir la cotización con un precio de once mil (11.000) dólares por cada avión, se abstienen ya que se sale de lo presupuestado (los Farman de la CCNA solo cuestan US\$3.000). Solicitan la compra de uno para poderlo evaluar, los fabricantes se niegan a vender uno. Finalmente se consigue la venta de uno y el segundo se entrega en consignación. Kaemmerer contrata a Fritz Hammer, como piloto, a Wilhelm Schnurbusch como ingeniero y a Helmuth von Krohn como segundo piloto. Todo un acierto.

En el mes de mayo de 1.920 regresa a Barranquilla el doctor Peter Paul von Bauer, ciudadano austríaco que había participado en 1.911 -como biólogo- en una expedición científica desde Barranquilla hasta Manaos-Brasil. Llenaba el ambiente de la ciudad la actividad aérea; don Albert Tietjen lo hace partícipe de los planes de la aerolínea y lo invita a hacerse socio, dada su condición de hombre acomodado. La idea lo impresiona profundamente, ve las posibilidades que se abren si es bien administrada, tiene el dinero y

toma la decisión en una de las épocas más críticas de SCADTA, de grandes dificultades económicas. Se convierte en socio mayoritario.

El 10 de junio de 1.920 entrega la Junkerswerke los dos hidroaviones que se despachan a Amsterdam y embarcan en el vapor Crijnsen que zarpa el 20 de julio. En el mismo vapor viajan Hammer, Schnurbusch y von Krohn quienes arriban a Puerto Colombia el 4 de agosto. Hammer y Schnurbusch improvisan en Veranillo un pequeño taller con las cajas de los aviones y se dedican a armarlos al aire libre. La casualidad une a ambos ingenieros navales con experiencia aeronáutica: uno con la obsesión de hacer funcionar las cosas y el otro, que además era piloto, con el espíritu de explorar.

Llega el día tan ansiosamente esperado: la primera prueba de vuelo. El Junkers F-13 que tan buenos resultados demostró en Alemania, resulta un fracaso en el trópico, no despega de las aguas del Magdalena. Las altas temperaturas influyen. Fueron los conocimientos de los ingenieros los que salvan la situación, en lugar de empacar los aviones y devolverlos a la fábrica, se dedican a resolver los problemas con éxito y con los escasos medios de que disponen ¡los hacen volar! Se convierte así el río Magdalena en la pista de experimentos de la fábrica Junkers en el trópico. A partir de entonces se tienen muy en cuenta en Alemania las sugerencias de los ingenieros de SCADTA, para la fabricación de los futuros aviones. Se inicia una fantástica historia.

BIBLIOGRAFÍA

KLEIN, Fritz. Smaragde unter dem Urwald.(Esmeraldas bajo la selva) Oswald Arnold Verlag/Berlín. 1.941 Ibidem páginas 71 a 76.

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO. Archivo Histórico. NOTARÍA SEGUNDA DEL CÍRCULO DE BARRANQUILLA. Superintendencia Nacional de Notariado y Registro. Libro Protocolo diciembre de 1.919. Tomo XII N°2.310 a 2.499.

SCHACHT, Hjalmar. 76 Jahres meines Lebens. (76 años de mi vida) Kindler und Schiemeyer. Verlag Bad Wörishofen 1.953.

DEUTSCHES MUSEUM MÜNCHEN. Archivo Junkers. Fotocopias correspondencia SCADTA.

ECHAVARRÍA MISAS, Guillermo. De la Mula al Avión. Compañía Colombiana de Navegación Aérea. Servigráficas-Medellín 1.989. Segunda edición página 5.